

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 27. september 2023 blev i sag nr. 99924:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

GF-Forsikring A/S
Jernbanevej 65
5210 Odense NV

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring.

I brev af 2/6 2023 til nævnet har klagerens advokat bl.a. anført:

"Selskabet afviser dækning af færdselsuheldet den 9. september 2022, under henvisning til, at min klient ikke har godtgjort, at der er indtruffet en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt min klient er dækningsberettiget, er det centralt, at det er ubestridt, at min klient den 9. september 2022 kørte af vejen, hvorefter bilen kolliderede med et træ i vejkanthen og blev totalskadet. Det er herefter selskabet som har bevisbyrden for, at hændelsen er omfattet af forsikringsbetingelsernes undtagelsesbestemmelser.

Selskabet har hverken fremlagt dokumentation for at hændelsen ikke skulle være omfattet, eller henvist til konkrete forsikringsbetingelser eller retlige regler, som skulle kunne undtage dækning i ovenstående tilfælde.

Selskabet har påstået, at en del af skaderne på min klients bil ikke umiddelbart kan henføres til ulykken, med henvisning til DanCrash-erklæring af 15. november 2022. Som det ligeledes fremgår af mit brev til selskabet af 2. februar 2023, er der faktuelle fejl i Dancrash-erklæringen af 15. november 2022, herunder særligt for den type skade, at computersimulationen blev foretaget uden bilens kofangerbeklædning.

Der er efterfølgende, den 6. februar 2023, udarbejdet et tillæg til DanCrash-erklæringen, som ligeledes er blevet bestridt i mit brev af 10. februar 2023. Det er fortsat min vurdering, at alle skaderne på min klients bil skal henføres til færdselsuheldet den 9. september 2022.

Ankenævnet for Forsikring

2.

99924

Subsidiært har jeg gjort gældende i mit brev af 10. februar 2022, at selv hvis enkelte mindre skader ikke umiddelbart kan forklares ved færdselsuheldet den 9. september 2022, fritager dette ikke selskabet for at yde dækning for de skader som ubestridt kan henføres til færdselsuheldet den 9. september 2022.

Selskabet har endvidere gjort gældende, at min klient ikke har været udsat for en dækningsberettiget begivenhed, 1) idet min klient mente at have kørt hurtigere end en efterfølgende måling har kunnet påvise, 2) at min klient i forvejen kendte den modkørende samt 3) at min klient på et tidspunkt har forsøgt at sælge bilen.

Vedrørende bilens hastighed, anser jeg det ikke for usandsynligt eller usædvanligt, at min klient oplevede at have kørt hurtigere, end den hastighed der efterfølgende er blevet beregnet. Selskabets egne billeder af ulykkesstedet viser en ophobning af jord, hvilket understøtter, at min klient har foretaget en hård opbremsning.

Vedrørende at min klient i forvejen kendte den modkørende perifert, ses dette ikke at have betydning for sagen, idet det ikke kan anses for usandsynligt at møde bekendte i lokalområdet. Der er desuden heller ikke oplysninger som kan understøtte, at der har været tale om samarbejde. Selskabet har anført, at min klient og den modkørende arbejdede på samme arbejdsplads, hvilket ikke er korrekt. De var på tidspunktet for ulykken ansat ved samme arbejdsgiver, i en virksomhed med [flere tusinde] ansatte, men på forskellige lokationer.

Vedrørende at min klient har forsøgt at sælge bilen på et tidspunkt kan dette ikke medføre, at skaderne på min klients bil skulle være undtaget dækning. Jeg henviser i øvrigt til min klage af 2. februar 2022 og 10. februar 2022."

Selskabet har i brev af 23/6 2023 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"1. Tvisten

Sagen vedrører selskabets afvisning af at dække af kaskoskaden i anledning af anmeldt færdselsulykke den 15. oktober 2022.

Det er klagers opfattelse, at han har løftet bevisbyrden for, at der er indtruffet en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed, og at alle skaderne på klagers bil kan henføres til uheldet, at indhentede erklæringer fra DanCrash er fejlbehæftede og dermed ikke kan tillægges betydning, og endeligt at det er selskabets bevisbyrde, at hændelsen den 15. oktober 2022 er omfattet af forsikringsbetingelsernes undtagelsesbestemmelser.

Det er selskabets opfattelse, at den anmeldte hændelse ikke stemmer overens med faktiske omstændigheder som kan udledes af DanCrash' erklæringer, at der yderligere er flere momenter som samlet set gør, at klager ikke har løftet bevisbyrden for, at der er indtruffet en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

2. Sagsfremstilling

Ankenævnet for Forsikring

3.

99924

GF modtog en digital anmeldelse den 16. november 2022. Følgende fremgik bl.a. af skadeanmeldelsen:

Skaden skete således jeg kommer kørende af [vej 1] og da jeg passerer [husnummer på vej 1], kommer der en modkørende helt over i min vognbane og jeg vælger at trække hårdt til højre for at undgå direkte sammenstød hvilket resultere jeg kørte ind i et stort træ.

Som bilag A fremlægges kopi af anmeldelsen.

Selskabet kontaktede klager telefonisk den 19. november 2022 for yderligere forklaring til sagen. Følgende fremgår bl.a. af telefonreferat fra samtalen:

Forsikringstager oplyser at han skulle ud og besøge hans [familiemedlem] som bor i [by 1]. Fst kommer kørende og rundt i svinget fra [by 1] kommer mp kørende. Mp er meget over i Fst vejbane og Fst kan se at mp kigger ned, så FST dytter af mp og vælger så at trække ud til højre ind i et træ, for ellers var de kørt frontalt sammen.

Airbags går i bilen og Fst sidder i bilen og mp kommer hen og åbner døren og hjælper Fst ud. Fst har slået hånden og bidt sig i tungen. Fst var ikke på sygehus.

Fst ringede til [familiemedlem] for at fortælle at han bliver forsinket, da han har været i en ulykke. Fst [familiemedlem] foreslår at Fst ringer til vennen ..., som kan komme forbi og trække bilen væk, så vejen er fri igen. Fst ringer til [ven] og [ven] kommer forbi og trækker bilen hen til [husnummer på vej 1] og der henter [vejhjælp] bilen og kører den til [værksted].

[Vejhjælp] skulle have haft bilen holdende til mandag, for bilen kunne ikke komme ind bag port ved [værksted].

Efter uheldet bliver Fst hentet på ulykkesstedet af kæresten.

Fst og MP har begge fået ødelagt deres sidespejle i det de kørte sammen.

Fst oplyser at han mener at han når at kigge på speedometer og at han kørte ca. 73 km måske 83 km i timen, da uheldet skete.

[Navn] står som ejer af bilen, det er fordi Fst er gået konkurs med et firma og står i RKI og kan derfor ikke eje noget.

Fst oplyser at bilen ingen skader havde før uheldet og at han til tider overvejede at sælge bilen. Men havde ikke solgt den endnu.

Det blev vurderet, at der var behov for yderligere afklaring og sagen blev videregivet til skadekonsulent ... for nærmere undersøgelse.

Skadekonsulenten talte den 20. november 2022 med fst som oplyste følgende:

Forsikringstager, [klageren] forklarede d.d. kl. 1440, at han alene i sin [bilmærke og model] kørte ad [vej 1]. Der kom en modkørende bil, som kom alt for langt over i forsikrings-

tagers kørebanelanddel, hvorfor forsikringstager måtte undvige mod højre, så han kørte ind i et træ, der stod tæt på kørebanen. Han mente, at han kørte ca. 80 km/t. da uheldet skete, måske 75 km/t.

Inden uheldet nåede han at bemærke, at modparten sad og kiggede ned, samtidigt med, at modparten blev ved med at køre over i forsikringstagers kørebanelanddel. Bilerne ramte hinanden på de respektive venstre sidespejle. Modpartens sidespejl gik i stykker, hvilket også forsikringstagers gjorde.

Airbaggen blev udløst og der kom masser af røg/støv ud i kabinen.

Modparten kom hen til ham og spurgte, om han var okay. Modparten tog hele skylden, idet han var klar over, at han var uopmærksom/træt og kom for langt over i forsikringstagers kørebanelanddel. Modparten har i sin anmeldelse til IF Forsikring skrevet, at det var hans skyld.

Der blev taget kontakt til en bekendt, [ven], som kom og trak forsikringstagers bil væk fra vejen, idet bilen stod i vejen for den øvrige trafik. Bilen blev trukket væk – baglæns – og hen til indkørslen til [husnummer på vej 1]. De bandt et stykke reb/line i bagenden af forsikringstagers bil, og bilen blev herefter trukket væk fra træet.

Bilen var uden skader, buler og ridser før uheldet. Den var helt i orden og uden skader af nogen art.

Ejer er [navn og telefonnummer], og GF kan frit ringe til ham.

Forsikringstager anmodet om at fremsende en underskrevet samtykkeerklæring. Denne vil blive fremsendt.

Skadekonsulents rapport er fremlagt af klager under betegnelsen ...

Efter samtalen med Fst foretog skadekonsulenten besigtigelse af køretøjet ved [værksted] samt uheldsstedet.

Som bilag B fremlægges foto af køretøjet.

Personalet på [værkstedet] oplyste, at de tidligere havde serviceret bilen og at køretøjet ikke er en ægte AMG og at for- og bagkofanger ikke er originale. Personalet oplyste, at hverken selestrammer eller nakkestøtter var aktiveret, hvilken undrede dem, da airbaggen var udløst.

GF Forsikring fik efterfølgende DanCrash til at foretage en undersøgelse af køretøjet, da selskabet ikke kunne få alle skadezoner til at passe med træets udformning og mærkerne på træet.

Rapport fra DanCrash forelå den 15. november 2023 og er af og er af klager fremlagt på portalen under betegnelsen ... på baggrund af rapporten kan det lægges til grund, at:

- bilen kørte 25-30 km/t. da den ramte vejtræet
- der alene delvis sammenhæng mellem skaderne på bilen og sammenstødet med vejtræet, der er skader på fronten af køretøjet, som er opstået i et andet hændelsesforløb end det af klager forklarede.

På baggrund af DanCrash rapport og skadekonsulentens undersøgelser af bilen var det selskabets vurdering, at skaderne på klagers bil var fremkommet ved flere sammenstød. Det kan således lægges til grund, at bilen forud for påkørsel af vejtræet var påført skader, hvilket er i modstrid med klagers forklaring om, at bilen ingen skader havde forud for sammenstødet med vejtræet, og at bilen ramte vejtræet med en væsentlig højere hastighed, end hvad der fremgår af DanCrash' erklæring. Det bemærkes i den forbindelse, at klager ad flere omgange har fastholdt, at han ramte træet med ca. 80 km/t., og at han ikke bremsede før han ramte træet. Der henvises i den forbindelse til skadekonsulentens rapport side 19 hvor af bl.a. fremgår følgende:

Forsikringstager, [klageren] kontaktede d.d. undertegnede telefonisk. Han forklarede, at rapporten DanCrash havde lavet var helt forkert. Han havde kørt ca. 80 km/t. da han ramte vejtræet og ikke de ca. 30 km/t. som DanCrash skriver

Som bilag C fremlægges mail fra [producenten] af 16. november 2022 hvor af det fremgår, at [producenten] havde foretaget udlæsning af køretøjets elektronik hvoraf det fremgår, at kommunikationen blev afbrudt ved 15 km/t, som 'nok er det nærmeste vi kan komme en hastighed i uheldsøjeblikket'.

Selskabet har modtaget indsigelser fra klager den 2. februar 2023 over Dancrash rapport idet det var klagers opfattelse, at rapporten byggede på forkerte forudsætninger. Det var således klagers opfattelse, at den af Dancrash foretagende simulation gav et forkert billede af skadesmekanismen, og at skader på fronten af køretøjet, som Dancrash vurderede ikke var en følge af sammenstødet med vejtræet, rettelig var forårsaget af for kofanger ved sammenstød med vejtræet, idet kofangeren skulle have forskubbet sig.

Klagers indsigelser blev forelagt Dancrash, som fremkom med tillæg til erklæring den 6. februar 2023, som er fremlagt af klager under betegnelsen ...

På baggrund af Dancrash erklæring af 6. februar 2023 kan det lægges til grund, at der ikke er belæg for at antage at kofangeren, havde flyttet sig og der dermed fortsat ikke er overensstemmelse mellem alle skader på fronten og sammenstødet med vejtræet.

Klagers var fortsat ikke enig og Dancrash fastholdt endnu engang erklæringen ved mail af 13. februar 2023, som fremlægges som bilag D, fremgår bl.a. følgende:

Vi fastholder vores erklæringer. Og der er skader på fronten der ikke stammer fra kollision med træet, hvor meget det så end negligeres.

Aluminium er helt rigtigt blødere end stål, men retningen for på førelsen er 90 grader fra bilens kørselsretning og væsentlig afvigende, og kan ikke lade sig gøre i ét og samme stød.

I forbindelse med oplysning af sagen kunne det fastslås, at klager og modparten er kollegaer, arbejder på samme arbejdsplads og at de er venner på Facebook. Dette er et forhold, som hverken klager eller modparten bemærkede i forbindelse med anmeldelsen af hændelsen. Oplysningen blev foreholdt klager, som indledningsvist benægtede, at han kendte modparten, men efter at være foreholdt oplysning om det modsatte, indrømmede han at han kendte modparten. Der henvises i den forbindelse til rapporten udfærdiget af skadekonsulenten side 16, hvor af bl.a. fremgår følgende:

Adspurgt vedr. modparten oplyste forsikringstager, at han ikke kender modparten. Foreholdt, at han er 'ven' med modparten på Facebook, bekræftede han dette, men han har en del venner på Facebook, som han som sådan ikke kender. Foreholdt, om ikke at modparten er arbejdskollega, bekræftede han dette, men han arbejder ikke direkte sammen med ham. Han ved, hvem modparten er, og at de er ansat samme sted, men går ikke med ham til dagligt.

I forbindelse med sagen kunne selskabet tillige konstatere, at klager havde annonceret bilen til salg på [salgsside] den 26. april 2022. Ligeledes bemærkes det, at forsikringstager har forsøgt at sælge bilen, men uden held.

Som bilag E fremlægges kopi af salgsannoncen

3. Selskabets stillingtagen

Forsikringstager har bevisbyrden for, at der er indtruffet en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

Bevisbyrden skærpes når der er forhold, som taler imod den anmeldelse og de faktiske forhold, som forsikringstager har angivet.

På baggrund af de indhentede oplysninger kan det lægges til grund, at skaderne på bilen ikke er sket under de omstændigheder, som klager har anmeldt. Dels er der skader som er uforenelige med det anmeldte hændelsesforløb og dels er den af klager angivne hastighed ikke forenelig med den af Dancrash beregnede hastighed eller udlæsning af motorens styreenhed. [Producenten] foretog således udlæsning af motorens styreenhed som viste, at den sidst registrerede hastighed inden uheldet var 15 km/t. ligesom det kunne udledes, at hverken selestrammer eller nakkestøtte var aktiveret, hvilket de burde have været, eftersom airbags var udløst.

På den baggrund kan det efter selskabets opfattelse konkluderes, at der ikke er overensstemmelse mellem klagers anmeldelse og de faktiske forhold. det kan med andre ord konkluderes, at det som klager har oplyst, er sket, ikke er i overensstemmelse med de faktiske oplysninger.

Ydermere kan det lægges til grund, at klager kendte modparten, som både er kollega og ven på Facebook. Det fremgår af selskabets telefonnotat af 19. oktober 2022, at da selskabet telefonisk kontaktede klager, kunne skadebehandleren hører at klager bad en kollega (formodentligt) om at 'hente [kollegas navn], som tillige er navnet på modparten. Telefonnotat af 19. oktober 2022 fremlægges som bilag F. Klager benægtede tillige kendskab til modparten, da skadekonsulenten spurgte ind dertil.

Det er i den forbindelse bemærkelsesværdigt at klager på en stille vej på landet skulle have været involveret i en hændelse med en kollega, som tilfældigvis befandt sig på samme sted, og yderligere bemærkelsesværdigt, at klager forsøgte at skjule sin forbindelse til modparten.

Endeligt kan det konkluderes, at bilen var annonceret til salg på [salgsside] den 26. april 2022 og at klager uden held har forsøgt at sælge bilen.

Samlet set er det selskabets, at klager ikke har godtgjort at der er indtruffet en dækningsberettiget

forsikringsbegivenhed, hvorfor GF Forsikring ikke kan tilbyde at udbetale erstatning i sagen. Det skal yderligere præciseres, at eftersom det kan lægges til grund, at hændelsen ikke er sket under de forhold, som klager har beskrevet, er selskabet ej heller forpligtet til at betale de skader, som iht. Dancrash erklæring er sket ved påkørsel af vejtræet. Dette som følge af, at klagers forklaring om hændelsen ikke er i overensstemmelse med de faktiske forhold, hvorfor det ikke er godtgjort, at skaderne er sket ved en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

Samlet set er det vores vurdering, at forsikringstageren ikke har godtgjort at der er indtruffet en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed, hvorfor GF Forsikring ikke kan tilbyde at udbetale erstatning i sagen."

Klagerens advokat har i brev af 12/7 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Det må lægges til grund, at min klient har kørt af vejen i en undvigelsesmanøvre, foretaget en pludselig opbremsning og kollideret med et træ. Denne begivenhed må som det klare udgangspunkt være en dækningsberettiget begivenhed. Der er intet i sagen som taler for, at ovenstående hændelse ikke er sket. Det er herefter selskabet som må sandsynliggøre, at begivenheden ikke skal medføre dækning. Jeg mener ikke at selskabet har sandsynliggjort dette.

Vedrørende selskabets indvendinger i svaret af 23. juni 2023, henviser jeg i det hele til mine klagebemærkninger af 2. juni 2023. Jeg skal dog supplerende bemærke, at det må anses for sandsynligt at min klient har kørt 70-80 km/t op til ulykken. Det må endvidere anses for sandsynligt, at min klient har foretaget en hård opbremsning, hvilket GF Forsikrings egne rapporter understøtter, idet der beskrives en tydelig forskydning af jord foran træet, jf. undersøgelsesrapport af 15. oktober 2022. Dancrash vurderede den 15. november 2022, at selve kollisionsøjeblikket skete ved 25-30 km/t, hvilket jeg mener kan lægges til grund.

Jeg skal desuden bemærke, at beskrivelsen i telefonnotatet, GF Forsikrings bilag F, er baseret på hvad sagsbehandleren mente at have overhørt. Jeg har bedt GF Forsikring om at dokumentere beskrivelsen ved lydoptagelser, men det har GF Forsikring ikke kunne. GF Forsikring har heller ikke forsøgt at underbygge beskrivelsen på anden vis. Jeg mener derfor ikke at beskrivelsen i telefonnotatet kan tillægges nogen bevisvægt."

Nævnet har fået forelagt bilag, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af DanCrash-rapport af 15/11 2022 fremgår bl.a.

"Opdrag

GF Forsikring anmoder DanCrash om at foretage undersøgelse af en forulykket [bilmærke].

Der anmodes om, at skaderne på bilen sammenholdes med vejtræet og mærkerne på træet.

Der anmodes om en vurdering af, om skaderne på bilen er fremkommet ved én og samme påkørsel af vejtræet, og om alle skader på bilen kan stamme fra vejtræet. Der anmodes om en vurdering af ca. hastighed i uheldsøjeblikket.

Sagen

Under kørsel nordøst ad [vej 1], kørte en modkørende bil over modsatte vognbane, og pressede forsikringstager til at undvige mod højre, hvor han ramte et træ med 73-83 km/t.

...

Konklusion

Der er blandt andet på parametrene;

- Deformationens omfang
- Deformationens udseende og placering

ikke belæg for at antage, at kollision og det samlede deformationsomfang er sket på en måde, der passer til det overfor selskabet tilkendegivne, i det omfang det er DanCrash bekendt.

Bilen har ikke ramt træet med 73-83 km/t, da deformationsomfanget ved denne hastighed vil være signifikant større.

Bilen har overvejende sandsynligt ramt træet med 25-30 km/t, hvor der er overensstemmelse med en del af deformationerne på fronten og sår på træet.

Motorhjelmens anden deformation og dokumenterede aflejringer på bilens front, er overvejende sandsynligt ikke afsat i kollisionen med træet, men opstået under andet kørselsforløb end oplyst.

...

Uheldstidspunktet oplyst af GF til:

D. 15. oktober 2022, ca. kl. 15:45.

Vejret ifølge DMI i uhedsregionen:

13-15 grader – Ca. 2 mm regn døgnet op til uheldstidspunkt.

Spor på uhedsstedet

Undertegnede undersøgte oplyste uhedssted tirsdag d. 1. november, og udfandt et påkørt træ med friske skader samt skader af ældre dato. Ved træet blev der fundet vragele fra et køretøj samt opbrud i jorden umiddelbart ved træets fod, på træets sydlige side.

...

Træets senest tilføjede skader var placeret ca. 50 cm og 70 cm over underlaget. Barken er trykket ind og mangler delvist i et mindre område, som vist ovenfor på nederste foto til højre. Træet og strækningen op til træet blev 3D-scannet for benyttelse i rekonstruktion.

...

Terrænet falder væk fra vejen og ud mod marken.

Forklaringer

GF har til DanCrash oplyst førerens forklaring som følger:

'Han kørte ad [vej 1] i nordøstlig retning med en hastighed af ca. 80 km/t. Da han havde passeret [husnummer på vej 1], kom der en modkørende bilist. Denne bilist (nu modparten) begyndte at køre over i forsikringstagers kørebanelhalvdel, hvorfor forsikringstager måtte trække ud mod højre. Da modparten vedblev at køre over i forsikringstagers kørebanelhalvdel, trak forsikringstager til højre i rattet, for at undgå en direkte påkørsel. Han ramte nu vejtræet med en hastighed af mellem 73-83 km/t. Han mente, at hastigheden var deromkring, da han lige inden mødet med træet

nåede at kigge på sit speedometer. Han bremsede nok lidt ned, men var ikke klar over, hvor meget. Airbaggen blev udløst som følge af uheldet, og der var røg og støv i kabinen. Han ramte med sit venstre sidespejl modpartens venstre sidespejl.'

Deformationerne

...

Bilen er deformeret på fronten, mellem midten af fronten og højre hjørne. Motorhjelmene er trykket ind og indeholder flere deformationer. Kofangerforstærkningen er trykket ca. 25 cm ind i højre side, hvor kollisionsdæmperen er trykket sammen, og den nedre stiver er trykket ind og mod midten.

...

Højre forlygte er knust, og begge lygters befæstelsespunkter er knækket. Kofangerbeklædningen er revnet og knust ud for gevindet til bugseringsøjet, og var på undersøgelsestidspunktet afmonteret.

...

Som vist herunder indeholder motorhjelmene to deformationer, hvor den ene ses at være en runding, og den anden skarpt afgrænset med vandrette linjer.

...

Den runde deformation er i overensstemmelse med at være afsat ved kollision med et træ. De vandrette linjer i den anden deformation, er overvejende sandsynligt ikke afsat af træet.

...

Foto herover viser nærfoto af markerede område øverst på side 4, af gevindet til bugseringsøjet. På boltene og øjets kant ses aflejring af hvidt og grønt materiale, der ligeledes blev fundet på udvendige side af kofangerbeklædningen, i området markeret på foto midt på side 5.

...

Øjet til bugseringsanordningen er deformeret fra højre side, som indikeret med pilen, og er ikke i overensstemmelse med kørselsretningen lige frem mod et træ. De sikrede aflejringer vurderes ikke at være biologisk materiale, og har en porøs sammensætning samt en [familiemedlem]vet overflade.

Delkonklusion 1

Den runde deformation på motorhjelmene er i overensstemmelse med oplysning om kollision mod et træ. Deformationens omfang er dog ikke i overensstemmelse med at bilen har kollideret med træet, under en hastighed på mindst 73 km/t, men vurderes ud fra kendte crash-test, at have kørt 25 - 30 km/t i kollisionsøjeblikket.

Deformeringen af kanten til bugseringsøjet er overvejende sandsynligt opstået ved kollision med anden genstand end oplyste træ. Den nederste stiver er ligeledes bukket ind mod bilens midte, og er overensstemmende med deformationsretningen som bugseringsøjet.

Deformationerne indeholdende skarpt markerede linjer på motorhjelmene, er overvejende sandsynligt ikke opstået ved kollision med et træ, da træet ikke indeholde en modsvarende udragende del.

Sammenstilling

Herunder er 3D-scan af bilen sammenstillet med 3D-scan af træet på uheldsstedet, med terræn og hældning. Træets markerede skader øverst til højre på side 3, stemmer overens med deformationen på [klagerens bils] motorhjelme, samt kofangerstiveren.

...

Motorhjelms runde deformation ses at stemme overens med konturen af træet, ved de dokumenterede sår/skader er placeret.

...

I viste sammenstilling ses herunder, at træet ikke besidder en udragende kantet genstand, som kan deformere motorhjelmen umiddelbart ved siden af højre lygte.

Herunder ses ligeledes en sammenstilling af foto i korrekte målestok, og området for sår/skader på træet.

...

Foto af [klagerens bil] er spejlvendt for relativ korrekt placering. De grønne markeringer viser skadede områder på træet, der stemmer overens med deformation på af [klagerens bil], og det røde område viser uoverensstemmelsen.

...

Delkonklusion 2

Der er god overensstemmelse mellem dele af [klagerens bils] deformationer og træets sår. Der er ikke overensstemmelse med motorhjelms anden deformation med tydelige lige kanter og en kollision med træet. Denne deformation er overvejende sandsynligt opstået i en anden kollision, under et andet hændelsesforløb end oplyst af føreren."

Af klagerens advokats brev af 2/2 2023 fremgår bl.a.:

" Det fremgår af GF Forsikrings afgørelse af 15. november 2022, at GF Forsikring har lagt Dancrashrapporten til grund og konkluderet: *'Bugseringsøjet i fronten er ramt skråt fra siden, og skaden med de 'kanter på motorhjelmen stammer ikke fra mødet med vejtræet'*

Jeg skal bemærke, at Dancrash-rapportens konklusion bygger på en simulation af kollisionen, hvori

der er lagt væsentlige, forkerte faktiske omstændigheder til grund.

Som det fremgår af Dancrash-rapportens s. 6-7, har Dancrash simuleret kollisionen uden bilens kofanger:

...

Dancrash konkluderer herefter i delkonklusion 2, at alle ydre skader, undtagen det nedenstående firkantede område markeret med rød (herefter omtalt 'det firkantede område'), stammer fra kollisionen med træet:

...

En simulation uden bilens kofanger giver et fejlagtigt billede af skadesmekanismen under kollisionen.

Nedenstående billede er gengivet i GF Forsikrings undersøgelsesrapport side 5:

...

Jeg har markeret kofangeren digitalt, sådan som den så ud efter trafikulykken:

...

Det er min vurdering, at kofangeren er blevet trykket ind i bilens motorhjelm under kollisionen. For at simulere denne bevægelse har jeg digitalt rykket kofangeren:

...

Som det fremgår af ovenstående billede, er der et muligt match mellem det firkantede område og kofangeren mulige tryk ind i motorhjelmen.

Denne teori understøttes endvidere af at kofangeren er brækket på øvre venstre side, ved præcist det sted, der er trykket ind i motorhjelm:

...

Et sådant bræk er en indikation på, at kofangeren har fået et tryk i toppen, eftersom den øverste del af det brækkede stykke vender ind mod bilen. Dette stemmer overens med, at kofangeren har ramt motorhjelm.

Jeg skal bemærke, at det fremgår af Dancrash delkonklusion 1 og 2, at de øvrige ydre deformationer

er i overensstemmelse med kollisionen med træet.

Det er desuden min opfattelse, at kofangerens bevægelse under kollisionen kan forklare bugseringsøjets deformation fra højre side. Eftersom kofangeren er blevet trykket ind på midten, vil bevægelsen i kofangerens materiale ligeledes have samme retning:

...

Dette vil netop give et pres fra venstre mod højre i de områder, hvor kofangerens inderside berører

bilen under kollisionen med træet. Den pudslignende aflejring må ligeledes stamme fra kofangeren,

som jeg desuden skal bemærke ikke er en original del, jf. GF Forsikrings undersøgelsesrapport.

På baggrund af ovenstående er det min klare opfattelse, at GF Forsikring ikke kan lægge Dancrashrapporten til grund, eftersom rapporten er baseret på en simulation, der ikke har taget højde for alle de nødvendige og relevante faktiske omstændigheder under kollisionen, herunder særligt at bilen havde en kofanger.

Det er samtidigt min klare vurdering, at alle skader på bilen, stammer fra trafikulykken den 15. oktober 2022."

Af e-mail af 6/2 2023 fra DanCrash til selskabet fremgår bl.a.:

"Jeg har kigget på indsigelserne, og har i den forbindelse udfærdiget et lille tillæg.

Uanset om beklædningen på unaturlig vis skulle parallelforskydes op over motorhjelm, modsat energiretningen i kollisionen, forklarer det ikke bugseringsøjets deformation med aflejringer på, der ikke kan findes en kilde til, hverken på bilen eller uheldsstedet."

Af tillæg af 6/2 2023 til DanCrash-rapporten fremgår bl.a.:

"Opdrag

Vil du/I gennemlæse advokatens skrivelse og komme med jeres bemærkninger til påstanden sammenholdt med rapporten fra DanCrash?

...

Kofangerbeklædningens placering

...

Placering af kofangerbeklædningens mærker på bagsiden, afsat af kofangerstiverens bolte, indikerer ikke at kofangeren er flyttet hverken op eller til siden fra sin oprindelige position i kollisionsøjeblikket, og bugserings-gevindet ses at være placeret korrekt ud for beklædningens åbning for denne.

...

Kofangerbeklædningen er udført i sort plast, og ikke hvidt puds. Den oprindelige erklæringens omtalte aflejringer sad uden på lakken og løst på beklædningens brudflader, og er overvejende sandsynligt et fremmed materiale.

...

I området for deformationen efter mødet med træet, ses der skrå ridser i hele området markeret med gult, og indeholder ingen vandrette indtrykninger eller ridser som omtalte mærke ved siden af, markeret med rødt, og dermed ingen spor efter en forrykket kofangerbeklædning i motorhjelmens dybest deformerede område.

Bugseringsanordning & aflejring

...

Deformeringen af aluminiummet som vist herover, stemmer som tidligere erklæret ikke overens med energiretningen i kollisionen mod træet. Træets relativt bløde overflade kan overvejende sandsynligt ikke være årsag til deformationen i en kollision som forklaret. Der kan overvejende sandsynligt ligeledes ikke afsættes de dybe vandrette ridser på aluminiummet i samme område af hverken træ eller kofangerbeklædning.

Opponentens forklaring omkring kollisionen forklarer uanset eventuel plausibilitet ikke tilstedeværelsen af sedimenter og skadestyper, der ikke opstår ved kollision med et træ.

Således fastholdes oprindelig erklæring i sit hele."

Af klagerens advokats brev af 10/2 2023 fremgår bl.a.:

" Jeg skal bemærke, at der fortsat er faktuelle uoverensstemmelser i Dancrash' erklæring, selv med inddragelse af tillæg af 6. februar 2023.

Dancrash gør gældende, på side 2-3 i tillæg af 6. februar 2023, at kofangerbeklædningens mærker på bagsiden ikke indikerer, at kofangeren er flyttet hverken op eller til siden fra sin oprindelige position.

Jeg skal bemærke, at kofangerbeklædningens mærker er placeret i bunden/midten af kofangeren, og på ingen måde afkræfter at toppen af kofangeren er blevet trykken ind i motorhjelmen.

I lyset af den firkantede bules form og kofangerens deformation, vil jeg fortsat gøre gældende, at den firkantede bule mest sandsynligt kan forklares ved en bevægelse af kofangeren, hvad end denne bevægelse hovedsageligt har været i en indadgående retning, jf. forrige brev af 2. februar 2023.

Dancrash gør gældende, på side 3 i tillæg af 6. februar 2023, at kofangerens beklædning er udført i

sort plast og ikke hvidt pus. Det må lægges til grund at kofangerens beklædning åbenlyst ikke er udført i hvidt pus, men hovedsageligt er udført i en form for sort plast. Dette har dog ikke været bestridt, jf. side 5 i forrige brev af 2. februar 2023.

Dancrash gør gældende, på side 4 i tillæg af 6. februar 2023, at området for deformationen ikke indeholder vandrette indtrykninger. Dette skal jeg bestride:

...

Ovenstående billede er fra side 4 i tillæg af 6. februar 2023. Jeg skal bemærke, at billedet er taget fra en lav vinkel, hvilket forvrænger linjernes reelle placering.

...

Bemærk de vandrette linjer i deformationsområdet, her tydeliggjort i ovenstående billede med blå stiplede linjer. Jeg skal bemærke at deformationen og billedets vinkel får linjerne til at fremstå bugede.

På nedenstående billede, som fremgår på side 2 af tillæg af 6. februar 2023, er billedet taget vinkelret foran bilen og de vandrette linjer er mere tydelige og vandrette:

...

Jeg skal bemærke, at disse vandrette linjer stemmer overens med kofangerens deformation. Dancrash gør endvidere gældende, på side 4 i tillæg af 6. februar 2023, at deformationen i bugseringsanordningen ikke kan forklares ud fra kollision med kofangerbeklædningen. Dette skal jeg bestride.

Ud fra Dancrash' egne billeder på side 2 i tillæg af 6. februar 2023, kan bugseringsanordningens relative placering fastsættes:

...

Ud fra bugseringsanordningen placering, markeret som '5' på ovenstående billeder, er det tydeligt at kofangerbeklædning er blevet trykket ind mod bugseringsanordningen, jf. ovenstående billede til højre, når der samtidigt foretages en sammenligning med kofangerbeklædningens modsatte side:

...

Jeg skal hertil bemærke, at aluminium er et blødt metal, som både kan ridses og bøjes ved en trafikulykke som denne, som det også er tydeligt ud fra de øvrige skader på bilen efter trafikulykken.

Jeg mener derfor ikke forklaringen om, at et andet uheld specifikt skulle have ramt bugseringsanordningen, og intet andet i området, er mere sandsynlig, end at bugseringsanordningen, på den ene eller anden måde, er blevet påvirket ved færdselsuheldet af 6. februar 2022. Jeg skal i øvrigt henvise til min udlægning af skadesmekanismen i forrige brev af 2. februar 2022."

Af e-mail af 13/2 2023 fra DanCrash til selskabet fremgår bl.a.:

"Jeg har ikke yderligere kommentarer i sagen, for så får det ingen ende. Vi fastholder vores erklæringer. Og der er skader på fronten der ikke stammer fra kollision med træet, hvor meget det så end negligeres.

Aluminium er helt rigtigt blødere end stål, men retningen for påførelsen er 90 grader fra bilens kørselsretning og væsentlig afvigende, og kan ikke lade sig gøre i ét og samme stød. Jeg vil ikke afgøre hvor omfattende, eller hvor meget der procentuelt fylder i det totale skadesbillede, da det er svært at skille ad."

Af selskabets undersøgelsesrapport af 19/10 2022 fremgår bl.a.:

"Ved indledende kontrol ses det på åbne kilder på nettet, at forsikringstager er 'ven' med modparten på Facebook, og bilen har været annonceret til salg. Ved telefonisk samtale mellem [medarbejder] og forsikringstager hørte mellem [medarbejder], at der ved samtalens begyndelse blev kaldt efter en [kollegas navn]. Modparten hedder [kollegaens navn].

Ved besigtigelse af skaderne på forsikringstagers [bilmærke], skønnes det, at der er flere påkørsler – underforstået, at skaderne er påført ved flere af hinanden uafhængige påkørsler.

...

Hændelsen oplyst skriftligt og telefonisk af forsikringstager:

'Jeg kommer kørende ad [vej 1], og da jeg passerer [husnummer på vej 1], kommer der en modkørende helt over i min vognbane og jeg vælger at trække hårdt til højre for at undgå direkte sammenstød, hvilket resulterer i, at jeg kører ind i et stort træ...' Modparten er ansvarlig for skaden.

Onsdag d. 191022

Forsikringstager, [klageren] forklarede d.d. telefonisk til [medarbejder], GF Forsikring, at han skulle ud og besøge sin [familiemedlem], der bor i [by 1]. Forsikringstager kom kørende, og rundt i en kurve fra [by 1], kom modparten, og modparten kom over i forsikringstagers vejbane. Forsikringstager kunne se, at modparten kiggede ned, så forsikringstager dytter af modparten, og forsikringstager trækker så ud til højre og ramte et vejtræ. Hvis han ikke var trukket ud til højre, ville de være kørt frontalt sammen.

Airbags i forsikringstagers bil blev udløst. Modparten kom hen til forsikringstager og hjalp ham ud af bilen. Han slog hånden og havde bidt sig i tungen. Var ikke på sygehus.

Forsikringstager ringede til sin [familiemedlem], og fortalte, at han blev forsinket grundet ulykken. Forsikringstagers [familiemedlem] foreslog at ringe til forsikringstagers ven, ..., som kom og trak bilen væk fra vejen. Forsikringstager ringede til [ven], som kom forbi og trak bilen hen til [husnummer på vej 1], og derfra blev bilen hentet af [vejhjælp]. Bilen kørt til [værksted]. [Vejhjælp] skulle have haft bilende holdende til mandag, da bilen ikke kunne komme ind bagved porten ved [værksted].

Efter uheldet blev forsikringstager hentet af sin kæreste.

Forsikringstager og modparten ramte hinanden på deres respektive sidespejle. Ikke yderligere.

Han mente, at han kørte 73 km/t. måske 83 km/t da han ramte vejtræet.

[Navn] står som ejer af bilen, men kun fordi, at forsikringstager ikke må eje noget, da han tidligere gik konkurs med et firma og han står i den forbindelse i RKI.

Forsikringstager oplyste, at bilen ikke havde skader før uheldet. Han overvejede at sælge bilen.

--

Uhedsstedet:

...

Herfra kom forsikringstager og ramte dette træ.

...

Foto tager efter uheldet. Jord presset op, men mærker på træet sidder meget lavt set i forhold til skaderne på bilen.

...

Foto fra siden. Bemærk de meget få mærker og højden.

...

Disse skader – her og her – passer ikke umiddelbart med de mærker, som ses meget lavt på træet.

Ankenævnet for Forsikring

15.

99924

...

Sidespejlet skulle have ramt modparten

...

Her ses bilen med intakt front. Foto fra salgsannonce fra [salgsside] fra d. 260422.

Torsdag d. 201022

Forsikringstager, [klageren]forklarede d.d. kl. 1440, at han alene i sin [bil] kørte ad [vej 1]. Der kom en modkørende bil, som kom alt for langt over i forsikringstagers kørebaneland, hvorfor forsikringstager måtte undvige mod højre, så han kørte ind i et træ, der stod tæt på kørebanen.

Han mente, at han kørte ca. 80 km/t. da uheldet skete, måske 75 km/t.

Inden uheldet nåede han at bemærke, at modparten sad og kiggede ned, samtidigt med, at modparten blev ved med at køre over i forsikringstagers kørebaneland. Bilerne ramte hinanden på de respektive venstre sidespejle. Modpartens sidespejl gik i stykker, hvilket også forsikringstagers gjorde.

Airbaggen blev udløst og der kom masser af røg/støv ud i kabinen.

Modparten kom hen til ham og spurgte, om han var okay. Modparten tog hele skylden, idet han var klar over, at han var uopmærksom/træt og kom for langt over i forsikringstagers kørebaneland. Modparten har i sin anmeldelse til [andet forsikringsselskab] skrevet, at det var hans skyld.

Der blev taget kontakt til en bekendt, [ven], som kom og trak forsikringstagers bil væk fra vejen, idet bilen stod i vejen for den øvrige trafik. Bilen blev trukket væk – baglæns – og hen til indkørslen til [husnummer på vej 1]. De bandt et stykke reb/line i bagenden af forsikringstagers bil, og bilen blev herefter trukket væk fra træet.

Bilen var uden skader, buler og ridser før uheldet. Den var helt i orden og uden skader af nogen art.

Ejer er [navn og telefonnummer], og GF kan frit ringe til ham.

Forsikringstager anmodet om at fremsende en underskrevet samtykkeerklæring. Denne vil blive fremsendt.

Fredag d. 211022

Jeg foretog d.d. fra kl. 0820 – kl. 0850 undersøgelse af bilen på udvendig side. Der blev ikke foretaget undersøgelse indvendigt.

Bilen var våd af regn, hvilket gjorde de mindre ridser svære at se. Personale på [værkstedet] oplyste, at de tidligere har serviceret bilen, og det er ikke en ægte AMG, for kofanger og bag kofanger på bilen er ikke originale. Personale oplyste, at hverken selestrammer eller nakkestøtter var aktiveret, hvilket undrede dem, da airbaggen var udløst. Når airbaggen udløses, burde både selestrammer og nakkestøtter blive aktive.

--

Bilen sås at fremstå med skader på fronten og på venstre sidespejl. Der var skader på begge sideskærme. Bilen stod med lavprofil dæk, men der var luft i alle dækkene. Det var ikke muligt at placere kølgitteret korrekt, men det blev blot monteret, så man kunne få en fornemmelse. Skader-

Ankenævnet for Forsikring

16.

99924

ne målt på motorhjelm og med målte højder, skal trækkes ca. 10 cm fra, da motorhjelm på undersøgelsestidspunktet var bøjet ca. 10 cm opad.

...

Bemærk disse buler.

Risiko for, at disse buler er skader, som var på bilen før mødet med vejtræet.

...

Højderne skal fratrækkes ca. 10-15 cm, hvis normaltilstanden skal findes.

...

Vangen var bøjet.

...

Mål på bulen i motorhjelm.

...

Venstre sidespejl. Ingen ridser på plastikinddækningen, men plastikkappen bagpå manglede. Sidespejlet skulle have ramt modpartens sidespejl i uheldsøjeblikket.

...

Under køleren sås lidt jord og blade.

Jeg kørte til uheldsstedet, [vej 1] – ca. 100 meter nordøst for [husnummer].

...

Dette vejtræ blev påkørt.

...

Der sås at være presset/skubbet jord foran træet. Jorden skrånede fra træet og ned mod en grøft, så bilen ville have hældt lidt mod højre, i uheldsøjeblikket.

...

De gule pile viser mærker på træet.

...

Træet måler ca. 70 cm i diameter.

...

Foto oppefra og ned. Viser træets udformning med ujævnheder. Jord presset op ved jordniveau. Det lægges til grund, at bilen har påkørt viste vejtræ. Det vurderes, at bilen ikke har kørt de af forsikringstager nævnte ca. 70-80 km/t. Bilen har ramt træet med langt lavere hastighed. Sagen vil blive undersøgt ved ekstern bistand – Dancrash.

Mandag d. 241022

Der er d.d. modtaget underskrevet samtykkeerklæring fra forsikringstager, således GF kan undersøge bilen og indhente data fra nøgler og fra bilens motorstyreenheder. Der kan yderligere udveksles oplysninger med øvrige forsikringsselskaber.

...

Oversigtsfoto fra Google. Her skete uheldet.

--

Dancrash er d.d. i mail anmodet om at foretage undersøgelse af bilens skader og uheldsstedet. Evt. udlæse data fra bilens motorstyreenheder. Undersøgelse er fastsat til tirsdag d. 011122.

Torsdag d. 271022

Forsikringstager, [klageren] oplyste d.d. ved min telefoniske henvendelse, at han var alene i sin bil,

da uheldet skete. Han var ikke helt klar over, om modparten også var alene, men han så kun modparten på uheldsstedet, idet modparten steg ud af sin bil og kom hen til forsikringstager efter uheldet.

Forsikringstager anvendte sikkerhedssele i uheldsøjeblikket.

Adspurgt vedr. modparten oplyste forsikringstager, at han ikke kender modparten. Foreholdt, at han er 'ven' med modparten på Facebook, bekræftede han dette, men han har en del venner på Facebook, som han som sådan ikke kender. Foreholdt, om ikke at modparten er arbejdskollega, bekræftede han dette, men han arbejder ikke direkte sammen med ham. Han ved, hvem modparten er, og at de er ansat samme sted, men går ikke med ham til dagligt. Foreholdt, at han ved en telefonsamtale med sin kollega, [medarbejder], kaldte efter en [kollegas navn], benægtede han dette. Han har ikke på noget tidspunkt kaldt efter [kollegas navn], og han var meget i tvivl om han har haft en telefonsamtale med [medarbejder], imens han befandt sig på arbejde. Han arbejder til dagligt sammen med andre personer.

Han bekræftede, at han har haft sin bil til salg på nettet. Der kom tilbud, men han afslog dem alle. Han har været ejer af bilen i ca. 1½ år.

Han blev slutteligt gjort bekendt med, at GF Forsikring ønskede at foretage undersøgelse af bilen og sammenholde skaderne på bilen med mærkerne/sporene på træet. Det var okay med forsikringstager.

...

Tirsdag d. 15/11/22

Der tilgik d.d. rapport fra Dancrash.

./ Rapporten vedlagt i Tia.

Konklusion og delkonklusioner vedhæftet herunder:

...

Det må kunne konkluderes, at bilen ramte træet med 25-30 km/t. og ikke de ca. 80 km/t. som forsikringstager oplyste.

Det må lægges til grund, at deformationer ved bilens bukseringsøje ikke er fra mødet med træet, men fra møde med anden genstand.

Det må lægges til grund, at deformation på bilens motorhjelme – skarpe markerede linjer – ikke er fra mødet med træet, men møde med anden genstand.

--

Sagen er d.d. ved mail afvist overfor forsikringstager, som er henvist til [modpartens forsikrings-selskab]. Forsikringstager er gjort bekendt med, at GF Forsikring og Dancrash lægger til grund, at bilen havde skader, som ikke stemmer overens med mødet med træet. Yderligere lægges til grund, at bilen ikke kørte – de af forsikringstager oplyste – ca. 73-83 km/t. med højst 30 km/t. da bilen ramte træet.

Forsikringstager, [klageren] kontaktede d.d. undertegnede telefonisk. Han forklarede, at rapporten Dancrash havde lavet var helt forkert. Han havde kørt ca. 80 km/t. da han ramte vejtræet og ikke

de ca. 30 km/t. som Dancrash skriver. Yderligere oplyste forsikringstager, at det var helt forkert, at bilen skulle have haft skader før uheldet. Bilen var uden skader, og han ramte kun vejtræet.

Han forklarede, at han ikke nåede at bremse sin bil ned i hastighed før uheldet.

Ankenævnet for Forsikring

18.

99924

(Han blev gjort bekendt med, at jeg har givet [modpartens forsikringsselskab] besked på GF Forsikrings undersøgelser og konklusion, og at GF Forsikring ikke kan deltage i erstatning af skaderne).

Onsdag d. 16.11.22

Mercedes Danmark, ved tekniker, ... oplyste d.d. i mail, at han havde været ved [værkstedet] og han foretog undersøgelse – ved tester – af bilen. (Han havde glemt at orientere undertegnede, hvorfor mailen først blev sendt til undertegnede d.d.).

Han oplyste i mail, at der ikke var meget at se i forbindelse med udløsning af airbag og selestrammere. Han fandt dog en hastighed i data omkring den elektriske servostyring, der viser, at kommunikationen med ESP blev afbrudt ved 15 km/t. Han gør opmærksom på, at denne lagring (mellem ES og ESP) er den sidste, der bliver lagret omkring hastighed – underforstået kan hastigheden i selve uheldsøjeblikket have været lidt højere.

...

Konklusion

Forsikringstager anmeldte færdselsuheld, sket lørdag d. 15.10.22 ca. kl. 15.45 på [vej 1]. En modkørende bilist kom for langt – næsten helt – over i forsikringstagers kørebaneland, så forsikringstager måtte undvige mod højre, hvorved han ramte vejtræet.

Han ramte træet med mellem 73 – 83 km/t. uden at bremse sin bil ned i hastighed inden påkørsel af træet.

Han anvendte sikkerhedssele og airbaggen blev udløst som følge af uheldet.

Bilen har været annonceret til salg.

Modparten og forsikringstager kender hinanden, idet de er venner på Facebook, og de arbejder på samme arbejdsplads.

GF Forsikrings egne undersøgelser af køretøjet og vejtræet samt Dancrash's rapport samt undersøgelser af [producenten] gør, at sagen bør afvises, idet der findes skader på fronten af bilen, som ikke passer med træets udformning og mærkerne på træet, ligesom hastigheden oplyst af forsikringstager på ingen måde svarer overens med eksperters vurdering og udlæsning af motorstyreboks.

Yderligere ses forsikringstager at kende modparten og bilen har været annonceret til salg på nettet."

Af medarbejderens telefonnotat af 19/10 2022 fremgår bl.a.:

"Jeg ringer til fst [klageren] den 19.10.22

I det han tager telefonen og han hører det er mig, så siger han til en kollega at kollegaen skal hente [kollegas navn] og jeg bliver sat på højtaler.

MP hedder også [kollegas navn].

Fst oplyser at han skulle ud og besøge hans [familiemedlem] som bor i [by 1]. Fst kommer kørende og rundt i svinget fra [by 1] kommer mp kørende. Mp er meget over i fst vejbane og fst kan se at mp kigger ned, så fst dytter af mp og vælger så at trække ud til højre ind i et træ, for ellers var de kørt frontalt sammen.

Airbags går i bilen og fst sidder i bilen og MP kommer hen og åbner døren og hjælper fst ud. Fst har slået hånden og bidt sig i tungen. Fst var ikke på sygehus.

Fst ringer til hans [familiemedlem] for at fortælle at han bliver forsinket, da han har været i en ulykke. Fst [familiemedlem] foreslår at fst ringer til vennen ..., som kan komme forbi og trække bilen væk, så vejen er fri igen. Fst ringer til [ven] og han kommer forbi og trækker bilen hen til [husnummer på vej 1] og der henter [vejhjælp] bilen og kører den til [værksted].

[Vejhjælp] skulle have haft bilen holdende til mandag, for bilen kunne ikke komme ind bag port ved [værksted].

Efter uheldet bliver fst hentet på ulykkesstedet af kæresten.
Fst og MP har begge fået ødelagt deres sidespejle i det de kører sammen.

Fst oplyser at han mener at nå at kigge på speedometer og at han kørte ca 73 km måske 83 km i timen, da uheldet skete.

[Navn] som står som ejer af bilen, det er fordi vores fst er gået konkurs med et firma og står i RKI og kan derfor ikke eje noget.

Fst oplyser at bilen ingen skader havde før uheldet og at han til tider overvejede at sælge bilen. Men havde ikke solgt den endnu."

Af e-mail af 16/11 2022 fra producenten fremgår bl.a.:

"Jeg har set bilen og fået en udskrift fra bilens elektronik.
Det er desværre begrænset hvad jeg kan se i forbindelse med udløsning af airbags og selestramere.
Der findes en hastighed i den elektriske servostyring (ES – N68), der viser, at kommunikationen med ESP er blevet afbrudt ved 15 km/t. Det er nok det nærmeste vi kan komme en hastighed i uheldsdøjeblikket, men det er vigtigt at understrege, at hastigheden er den sidst registrerede i kommunikationen mellem ES og ESP."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"4. Kasko

Det fremgår af policen, om denne dækning er valgt.

4.1 Hvad dækker forsikringen

4.1.1 Kaskoforsikringen dækker enhver skade på og tyveri af bilen.

...

4.2.1 Forsæt, spiritus, manglende kørekort mv.

Forsikringen dækker ikke:

- Skade forvoldt med forsæt eller ved grov uagtsomhed."

Ankenævnet for Forsikring

20.

99924

Nævnet har fået forelagt salgsannonce af 26/4 2022, hvor bilen er sat til salg for 629.000 kr.

Nævnet udtaler:

Klageren har anmeldt, at han havde ramt et træ, da han forsøgte at undvige en modkørende bil. Selskabet har fået udarbejdet DanCrash-rapport. Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at klageren ikke har godtgjort, at der foreligger en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Klageren ønsker dækning. Klageren har anført, at der er indtruffet en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Klageren har anført, at der er faktuelle fejl i DanCrash-rapporten, herunder, at computersimulationen blev foretaget uden bilens kofangerbeklædning. Han har anført, at de vandrette linjer i motorhjelm kan stamme fra kofangerens mulige tryk ind på motorhjelm. Han har anført, at kofangeren er brækket på øverste venstre side ved præcist det sted, der er trykket ind i motorhjelm. Han har anført, at kofangerens bevægelse under kollisionen kan forklare bugseringsøjets deformation fra højre side. Klageren har videre anført, at det er sandsynligt, at han kørte 70-80 km/t., og at han foretog en hård opbremsning. Ophobning af jord på skadesstedet understøtter, at han bremsede hårdt. Det er ikke usædvanligt, hvis han oplevede at have kørt hurtigere end beregnet. Klageren har anført, at han kun kendte modparten perifært. De omgås ikke privat. Modparten og han arbejdede ikke i samme afdeling på skadespunktet og har aldrig arbejdet i samme afdeling før ulykken. Klageren har anført, at han modtog flere tilbud på bilen, som han afslog.

Selskabet har anført, at skaderne på bilen er uforenelige med det anmeldte hændelsesforløb. Den anmeldte hastighed er ikke forenelig med den hastighed, som fremgår af DanCrash-rapporten eller udlæsningen af motorens styreenhed. Selskabet har anført, at klageren forsøgte at skjule sin forbindelse til modparten, som er både kollega og ven på Facebook. Selskabet har anført, at bilen blev sat til salg den 26/4 2022, og at klageren forgæves havde forsøgt at sælge den.

Ankenævnet for Forsikring

21.

99924

Af selskabets telefonnotat af 19/10 2022 fremgår det, at "Fst. oplyser at han mener at nå at kigge på speedometer og at han kørte ca. 73 km. måske 83 km. i timen, da uheldet skete ... Fst. oplyser at bilen ingen skader havde før uheldet".

Af selskabets undersøgelsesrapport fremgår det, at klageren den 27/10 2022 oplyste telefonisk, at han ikke kendte modparten. Da han blev foreholdt, at han var ven med modparten på Facebook, bekræftede han dette. Da han blev foreholdt, at modparten var en arbejdskollega, bekræftede han dette. Han vidste, hvem modparten var, og de var ansat samme sted, men gik ikke med modparten til dagligt. Det fremgår, at klageren den 15/11 2022 forklarede telefonisk, at han ikke nåede at bremse sin bil ned i hastighed før uheldet. Han havde kørt ca. 80 km/t., da han ramte vejtræet og ikke de ca. 30 km/t., som DanCrash skrev.

Af e-mail af 16/11 2022 fra producenten fremgår det, at "Der findes en hastighed i den elektriske servostyring (ES – N68), der viser, at kommunikationen med ESP er blevet afbrudt ved 15 km/t. Det er nok det nærmeste vi kan komme en hastighed i uheldsdøjeblikket, men det er vigtigt at understrege, at hastigheden er den sidst registrerede i kommunikationen mellem ES og ESP".

Af DanCrash-rapport af 15/11 2022 fremgår det, at bilen overvejende sandsynligt har ramt træet med 25-30 km/t. Motorhjelmens anden deformation og dokumenterede aflejringer på bilens front er overvejende sandsynligt ikke afsat i kollisionen med træet, men opstået under andet kørselsforløb end oplyst. Motorhelmen indeholder to deformationer. Den runde deformation er i overensstemmelse med at være afsat ved kollision med et træ. De vandrette linjer i motorhjelmens anden deformation er overvejende sandsynligt ikke afsat af træet, da træet ikke indeholder en modsvarende udragende, kantet del/genstand. Omfanget af den rundede deformation er ikke i overensstemmelse med, at bilen har kollideret med træet med en hastighed på mindst 73 km/t, men vurderes ud fra kendte crash-test at have kørt 25 - 30 km/t i kollisionsøjeblikket. Øjet til bugseringsanordningen er deformeret fra højre side og er ikke i overensstemmelse med kørselsretningen lige frem mod et træ. Deformeringen er overvejende sandsynligt opstået ved kollision med anden genstand end træ. Den nederste stiver på kofangeren er ligeledes bukket

ind mod bilens midte og er overensstemmende med deformationsretningen som bugseringsøjet.

Af selskabets undersøgelsesrapport fremgår om telefonsamtale med klageren den 19/11 2022 bl.a., "[Navn] som står som ejer af bilen, det er fordi vores fst er gået konkurs med et firma og står i RKI og kan derfor ikke eje noget."

Af tillæg af 6/2 2023 til DanCrash-rapporten fremgår det, at placering af kofangerbeklædningens mærker på bagsiden, afsat af kofangerstiverens bolte, ikke indikerer, at kofangeren er flyttet hverken op eller til siden fra sin oprindelige position i kollisionsøjeblikket. Bugseringsgevinnet ses at være placeret korrekt ud for beklædningens åbning for denne. Kofangerbeklædningen er udført i sort plast, og ikke hvidt puds. På boltene og øjets kant ses aflejring af hvidt og grønt materiale, der ligeledes blev fundet på udvendige side af kofangerbeklædningen.

Aflejringerne sidder uden på lakken og løst på beklædningens brudflader og er overvejende sandsynligt et fremmed materiale. I området for deformationen efter mødet med træet ses skrå ridser i hele området, som ikke indeholder vandrette ind trykninger eller ridser som mærket ved siden af. Der er dermed ingen spor efter en forrykket kofangerbeklædning i motorhjelmens dybest deformerede område. Deformeringen af aluminiummet i øjet til bugseringsanordningen stemmer ikke overens med energiretningen i kollisionen mod træet. Træets relativt bløde overflade kan overvejende sandsynligt ikke være årsag til deformeringen i en kollision som forklaret. Der kan overvejende sandsynligt ligeledes ikke afsættes de dybe vandrette ridser på aluminiummet i samme område af hverken træ eller kofangerbeklædning.

Efter en gennemgang af sagen og efter en samlet vurdering finder nævnet ikke grundlag for at kritisere selskabets afgørelse om, at klageren ikke har bevist, at der foreligger en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at der er konstateret større skader på bilen, der ikke kan henføres til det anmeldte uheld eller klagerens forklaringer om, hvad der er sket med bilen i

Ankenævnet for Forsikring

23.

99924

Øvrigt. Nævnet henviser til DanCrash-rapporten og herunder, at de vandrette linjer i motorhjelmen overvejende sandsynligt ikke afsat af træet, da træet ikke indeholder en modsvarende udragende, kantet del/genstand, og at øjet til bugseringsanordningen er deformeret fra højre side, og dermed ikke er i overensstemmelse med kørselsretningen lige frem mod et træ.

Nævnet har også lagt vægt på, at klageren har oplyst til selskabet, at han ikke bremsede før kollisionen, at han flere gange har fastholdt over for selskabet, at han kørte ca. 80 km/t., at bilen ifølge DanCrash-rapporten har kørt 25 - 30 km/t i kollisionøjeblikket ud fra omfanget af den rundedeformation på motorhjelmen, og at den sidst registrerede hastighed i kommunikationen mellem bilens ES og ESP ifølge producenten er 15 km/t.

Nævnet har herudover lagt vægt på undersøgelsesrapportens oplysning om, at klageren indledningsvist oplyste, at han ikke kendte modparten, på trods af, at han og modparten er ansat i samme virksomhed.

Det, som klageren i øvrigt har anført – herunder klagerens indsigelser vedrørende DanCrash-rapporten – kan ikke føre til andet resultat.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Svend Bjerg Hansen